

See discussions, stats, and author profiles for this publication at: <https://www.researchgate.net/publication/311964566>

# Málaga entre rondas. Un acercamiento propositivo al futuro crecimiento de la ciudad

Conference Paper · October 2015

CITATIONS

0

READS

191

2 authors, including:



Daniel Navas-Carrillo  
Universidad de Sevilla

53 PUBLICATIONS 25 CITATIONS

SEE PROFILE

Some of the authors of this publication are also working on these related projects:



Heritage and City. Mass housing neighbourhoods in medium-sized coastal cities A comparative analysis among three different European territories: Andalusia, Portugal and The Netherlands [View project](#)



EDIEDPAT - Interactive didactic space for the exchange of teaching experiences in heritage within the International Campus of Excellence Andalucía TECH [View project](#)



**greencities &  
sostenibilidad**

Inteligencia Aplicada a la Sostenibilidad Urbana  
Smart Solutions to Urban Sustainability

**7-8  
oct**

2015

**Foro TIC &  
Sostenibilidad**

**CONAMA**   
**LOCAL 2015**



**Greencities & Sostenibilidad**

Convocatoria de  
Comunicaciones Científicas  
(Edición 2015)

ISBN-13: 978-84-606-9967-5

[www.greencitiesmalaga.com](http://www.greencitiesmalaga.com)

## LISTADO COMUNICACIONES CIENTÍFICAS

1. EJECUCIÓN Y COMPORTAMIENTO TÉRMICO DE MICROPILOTE, DE TIPO TERMOACTIVO TITAN, COMO INTERCAMBIADOR GEOTÉRMICO DE BAJA ENTALPÍA .....P. 14  
Manuel Plaza García – Pilosur Geotermia, Cristina de la Macorra García – Universidad Alfonso X El Sabio, Teresa Magraner Benedicto – Univerisdad a distancia de Madrid
2. ESTUDIO DE LOS FACTORES CLAVE PARA LA SOSTENIBILIDAD EN LA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS.....P. 32  
Luis Zarca de la Espina, José Juan Nebro, Oscar Gutiérrez, Francisco Bravo, Carlos Pérez – Universidad de Málaga
3. DESARROLLO DE UN PANEL FOTOVOLTAICO ESPECÍFICO PARA UN VEHÍCULO ELÉCTRICO ULTRALIGERO ENFOCADO A LA MOVILIDAD URBANA.....P. 44  
Marina Gil Sánchez, José Fernández Ramos – Andalucía Tech, Universidad de Málaga
4. IDENTIFICACIÓN DE INDICADORES PARA LA TOMA DE DECISIONES EN LAS INSTALACIONES DE ALUMBRADO EXTERIOR DE UN MUNICIPIO.....P. 59  
Rosa M<sup>a</sup> Morillas Nuñez, José Ramón de Andrés Díaz – Universidad de Málaga
5. MAS LUZ NATURAL... EN NUESTROS ESPACIOS.....P. 79  
Albert López Crespo - SOMFY ESPAÑA
6. SISTEMA DE MONITORIZACIÓN PARA MEJORA DE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA DE UN VEHÍCULO ELÉCTRICO.....P. 104  
Ángel Jesús Maldonado-Criado, José Fernández Ramos – Andalucía Tech, Universidad de Málaga

7. ANÁLISIS DEL CONSUMO DE AGUA EN RELACIÓN CON LA TIPOLOGÍA EDIFICATORIA PARA LA CIUDAD DE MOTRIL. GRANADA.....P. 122  
Antonio Bueno – Área de Urbanismo, Ayuntamiento de Motril (Granada), Eulalia Jadraque Gago, Javier Ordóñez – ETS de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos, Universidad de Granada
8. MECANISMOS PARA LA REDUCCIÓN DE CONSUMO ENERGÉTICO EN VIVIENDAS SOCIALES. USO DE UN SISTEMA DE MICROCOGENERACIÓN EN LA REHABILITACIÓN ENERGÉTICA DE UN EDIFICIO EN MÁLAGA. EXPERIENCIA PILOTO Y CONCLUSIONES.....P. 132  
Carlos Sánchez Pacheco - Instituto Municipal de la Vivienda Málaga, O. de Cózar, F. Sánchez – Universidad de Málaga
9. EFICIENCIA ENERGÉTICA Y SOSTENIBILIDAD EN LA VIVIENDA DE INTERÉS SOCIAL EN COLOMBIA.....P. 155  
Carlos Andrés Giraldo Ocampo, César Bedoya, Luis Alonso – Universidad Politécnica de Madrid
10. SIMPLIFICACIONES APLICADAS AL ANÁLISIS DEL CICLO DE VIDA DE VIVIENDAS.....P. 181  
Bernardette Soust-Verdaguer, Carmen Llatas Oliver, Antonio García Martínez – Universidad de Sevilla
11. PROYECTO BLESIL: BUILDING LIFECYCLE ENERGY SAVING INTEGRAL LEARNING.....P. 197  
Ángel Martínez López, Eva Roldán Saso, Dido Almárcegui Morera – Geezar Soluciones.SL, José Andrés López Pérez - AIITIP
12. CALIDAD DEL AMBIENTE INTERIOR. EDIFICIO INTELIGENTE PARA UBICAR EL CENTRO DE SERVICIOS INTEGRADOS PARA EL IMPULSO Y DESARROLLO ESTRATÉGICO AEROPORTUARIO (CSI – IDEA) .....P. 209  
Pablo José Atienza Jiménez – Arquitecto evaluador acreditado del GBCe, Juan María Blázquez Martín – Arquitecto, Máster en Ingeniería Acústica
13. SISTEMA DE COMPARACIÓN DE LA SOSTENIBILIDAD DE LA EDIFICACIÓN DE VIVIENDAS.....P. 232  
Azahara Zapata, Alberto Pinel, Antonio Oballe, Yolanda Romero, María Ruiz - MAIA Consultores S.L.P., José María Romero – Universidad de Granada

14. THE AUTONOMOUS OFFICE.....P. 248  
Isabel Sánchez, David Martín, Elena Rico, Teodosio del Caño, Alfonso Sanchidrián - Onyx Solar Energy
15. UN NUEVO ESQUEMA DE MOVILIDAD PARA CIUDADES INTELIGENTES: PROYECTO MOVESMART EN VITORIA-GASTEIZ.....P. 269  
María de Santiago, Juan Carlos Escudero - Centro de Estudios Ambientales, Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz
16. INVENTARIOS DEL CONFORT AMBIENTAL EN LA RED DE ESPACIOS PUBLICOS URBANOS: APLICACIÓN AL MUNICIPIO DE SESTAO .....P. 289  
Itziar Aspuru Soloaga, Igone García Pérez, Laura Gutiérrez García, Karmele Herranz Pascual, Juan Ángel Acero – TECNALIA
17. COOPERATIVAS VECINALES. UNA APROXIMACIÓN A LA GESTIÓN COLABORATIVA EN REHABILITACIÓN Y CONSERVACIÓN DE BARRIADAS.....P. 308  
María José Márquez Ballesteros, Carlos J. Rosa Jiménez, Alberto E. García Moreno - Instituto de Investigación Hábitat Territorio y Turismo, Universidad de Málaga, Manuel R. García López - Proyecto RecoBA
18. LAS ESTRATEGIAS URBANAS PASIVAS: UN INSTRUMENTO PARA LAS SMARTCITIES.....P. 325  
Enrique Mínguez Martínez, María Vera Moure, Diego Messeguer García – Mínguez Arquitectos
19. SISTEMA SOLAR PASIVO PARA LA MEJORA CLIMÁTICA DE NAVES INDUSTRIALES...P. 363  
Rami David Orejón Sánchez, Alfonso Gago Calderón – Universidad de Málaga
20. VIABILIDAD DE LA REGENERACIÓN URBANA SOSTENIBLE: HACIA EL BARRIO DE BAJO CARBONO.....P. 376  
Susana Moreno Soriano, Francisco Javier González González, Mireya Gutiérrez Garcea, Erika Ramos, Lourdes Delgado, Isabella Ribadeneira - Universidad Europea Madrid

21. INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD URBANA PARA LA MEJORA DE BARRIADAS OBSOLETAS - PROYECTO EUOBS.....P. 393

Juan Marcos Castro Bonaño, Desiderio Cansino Pozo, Álvaro Pimentel Calle, Pilar Calle Rosales – Universidad de Málaga; María López de Asiain Alberich – Fundación y Centro Tecnológico HABITEC; Rafael Reinoso Bellido, Fernando Osuna Pérez, Francisco Javier Abarca Álvarez, Blanca Cano Ruano, Sergio Campos Sánchez, David Cabrera Manzano – Universidad de Granada; Luz Fernández Valderrama, M. Salas Mendoza Muro, Carolina Ureta, Sergio Rodríguez, Ignacio Rovira, José Antonio Duarte – Universidad de Sevilla; Andrés F. Alcántara Valero – UICN; Manuel Calvo Salazar – Estudio MC

22. ESTUDIO ENERGÉTICO EXPERIMENTAL DE UNA ILUMINACIÓN DE VIGILANCIA CONECTADA A PANELES SOLARES FOTOVOLTAICOS.....P. 411

Antonio Ocaña – Ayuntamiento de Cártama, Málaga, José Ramón de Andrés, Alfonso Gago, Universidad de Málaga

23. AGENDA URBANA DE MÁLAGA. ENERGÍA E IGUALDAD COMO PARADIGMAS DE LA CIUDAD SOSTENIBLE.....P. 425

Carlos Hernández Pezzi - Diputación de Málaga

24. CIUDAD AMABLE-TRANSVERSAL.....P. 445

Cristina Gallardo Ramírez, Enrique Larive López, Julián Sobrino Simal, M<sup>a</sup> victoria Segura Raya, Juan José Gómez Villegas, Dámaris Hermosilla Peiró, Paz Baturone Bey, M<sup>a</sup> Dolores Guiraúm Monsalve, Alberto López Baena – Universidad de Sevilla

25. OPTIMIZACIÓN DEL CONSUMO ENERGÉTICO EN CLIMATIZACIÓN MEDIANTE INTERFACES EN TIEMPO REAL .....P. 470

María del Carmen González Muriano, José Miguel Peña Suárez, Laura Rizo Jiménez - Corporación empresarial Altra S.L.

26. DESPLAZAMIENTO DE ÁREAS VERDES URBANAS EN LAS CIUDADES MEXICANAS, CIUDADES SIN VEGETACIÓN.....P. 482

Jessica Galindo Ortiz - Universidad Politécnica de Madrid; José Luis Mox Baigts - Universidad Autónoma de Puebla, México

27. MEJORA DE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA Y EL CONFORT EN ENTORNOS NO RESIDENCIALES MEDIANTE METODOLOGÍA ADAPTATIVA.....P. 493

Pablo Aparicio, Elena Barbadilla, Luis Onieva, José Guadix – Universidad de Sevilla

28. INVENTARIO DE EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO EN EL CICLO URBANO DEL AGUA (2014) .....P. 508

Benigno López Villa, José A. González Carballo, Pablo Rasero del Real, Juan Álvarez-Ossorio Brieve – Empresa Metropolitana de Abastecimiento y Saneamiento de Aguas de Sevilla, EMASESA

29. GENERACIÓN DISTRIBUIDA DE ELECTRICIDAD EN UNA SMART CITY MEDIANTE PILAS DE COMBUSTIBLE DE ÓXIDOS SÓLIDOS. DIMENSIONAMIENTO Y RENTABILIDAD DE INSTALACIONES.....P. 528

Juan José Graña Magariños - Universidad Alfonso X el Sabio

30. MÁLAGA ENTRE RONDAS. UN ACERCAMIENTO POSITIVO AL FUTURO CRECIMIENTO DE LA CIUDAD.....P. 551

Daniel Navas Carrillo, Jesús de Pedro Cabrero - Universidad de Sevilla

31. USE OF PHOTOCATALYTIC CEMENTS FOR ARCHITECTURAL PURPOSES.....P. 576

Jacob Mathew – Zuari Cement Ltd; Gian Luca Guerrini – Italcementi Group; Tiziana de Marco – CTG Italcementi Group

## MÁLAGA ENTRE RONDAS. UN ACERCAMIENTO PROPOSITIVO AL FUTURO CRECIMIENTO DE LA CIUDAD

Jesús De Pedro Cabrero

*Máster en Consultoría y Análisis Aplicado. Universidad de Sevilla.*

Daniel Navas Carrillo

*Máster en Innovación en Arquitectura. Universidad de Sevilla.*

### Resumen

*Tomando como área de estudio la franja delimitada por la primera y segunda ronda de circunvalación de la ciudad de Málaga, se plantea una reflexión que busca hallar alternativas al crecimiento urbano descontrolado de la segunda mitad del siglo XX. Modelo que ha dado como resultado la destrucción de gran parte del patrimonio natural que conformaban los límites urbanos a principios de siglo.*

*A partir del proyecto de intervención específico sobre esta zona urbana, se realiza una aproximación metodológica para un desarrollo futuro que tenga en la participación y las necesidades sociales reales las semillas de la acción, frente a un modelo definido a priori en su totalidad, donde las posibilidades de maniobra quedan totalmente limitadas.*

*Para construir esta propuesta, se establecen tres marcos o fases previas, necesarias e imprescindibles para aproximarse a la realidad urbana. Primeramente es fundamental comprender cómo ha sido el crecimiento de la ciudad desde su fundación hasta la configuración urbana actual. Seguidamente se deben investigar cuales son aquellos aspectos intrínsecos al lugar y que deberán ser recogidos en el marco propositivo de cara a garantizar el éxito del modelo propuesto.*

*El último de los marcos de aproximación, tiene que ver con el reconocimiento de las características de la sociedad actual. Su condición líquida - caracterizada por la inestabilidad que causa la pérdida de referentes y certezas - junto a la complejidad que deriva de múltiples modos de vida, requieren que la ciudad tenga capacidad de adaptabilidad a las necesidades coyunturales según el momento en el que se intervenga. Por tanto, las estructuras urbanas deben ser flexibles y dilatadas para englobar a un colectivo que, cada vez más, camina hacia la heterogeneidad e individualismo, lo que implica dejar de perseguir la solución humanista ideal.*



*Partiendo de esta premisa surge un condicionante hasta ahora olvidado en los procesos de planificación urbana: la participación ciudadana y la perspectiva social como herramienta de planeamiento. Ahora bien, no sólo ha de preguntarse cómo viven los ciudadanos, sino que hay que determinar lo que posibilita su desarrollo. El reto pasa por hacer que la población no tome como óptimo lo impuesto, y sea capaz de preguntarse, cómo quiere vivir, a la vez que se consigue que la inversión apueste por un modelo distinto al de la máxima rentabilidad inmobiliaria.*

*Como resultado, la propuesta que se presenta no pretende ser un ejercicio acabado o dar una única solución, sino que busca establecer un sistema que sea capaz de regular el catálogo de alternativas posibles. En definitiva, este debe ser consecuencia de un proceso de respuesta a determinadas exigencias y no una decisión impuesta a priori.*

*El reto no es fácil, pero en un momento marcado por una grave crisis económica, social y medioambiental, lograr una economía y una sociedad más eficiente en el uso de unos recursos limitados, es uno de los objetivos principales a los que se debe enfrentar la sociedad de hoy.*

#### **Abstract**

*The region delimited by the first and the second beltway of the city of Malaga is taken as study area to set a reflection that seeks to find alternatives to the urban sprawl in the second half of the twentieth century. A model that has resulted in the destruction of much of the natural heritage that conformed the city limits at the beginning of the century.*

*From the specific intervention project of this urban area, it makes a methodological approach to the city future development based on participation and real social needs, in comparison to a very defined model, whose possibilities of maneuver are completely limited.*

*To build this proposal, three frames or previous phases are set as necessary and essential steps to approach the urban reality. Firstly, it is essential to understand how has been the growth of the city, from its founding to the current urban configuration. This must be followed by a research about those intrinsic aspects to the site that should be included in the propositional framework in order to guarantee the success of the proposed model.*

*The last approaching frame is related with the recognition of the characteristics of today's society. Its liquid condition - characterized by instability that causes loss of reference and certainties - besides the complexity derived from multiple lifestyles, require that the city would be able to adapt to short-term needs according to the moment of the intervention. Therefore, the urban structures must be flexible and enlarged to encompass a group that increasingly walks forward to heterogeneity and individualism, which means to stop pursuing the humanist ideal solution.*

*As a result, the submitted proposal is not intended to be a finished exercise or provide a unique solution, but it tries to establish a system that would be able to regulate the catalogue of possible*

*alternatives. Ultimately, this should result from a process of response to certain requirements and not a decision that has been imposed a priori.*

*The challenge is not easy, but at a time marked by a serious economic, social and environmental crisis, achieving an economy and a more efficient use of limited resources, is one of the main objectives that society must face it today.*

**Palabras clave:** crecimiento urbano sostenible; urbanismo; periferia urbana; participación ciudadana; perspectiva social; housing.

**Área temática:** Actuaciones sostenibles del espacio urbano

## 1 Introducción

Este artículo es fruto de un trabajo académico de carácter propositivo que pretende abordar cómo será el futuro crecimiento de la ciudad de Málaga. Con la inauguración de la segunda ronda de circunvalación de la ciudad (A-7) en 2011, se ha abierto el debate de cómo debe el desarrollo urbano más allá de la actual ronda (MA-20).

Se trata de un área periférica de Málaga, con infraestructuras viarias que favorecen la comunicación territorial tanto con el resto de la ciudad, como con localidades cercanas. Esta circunstancia ha propiciado la proliferación de una serie de polígonos industriales, que si bien se implantaron en estas zonas por su condición de extrarradio, poco a poco han ido siendo absorbidos por el crecimiento de la ciudad.



**Figura 1. Inauguración segunda ronda en octubre de 2011. Fuente: [www.diariosur.es](http://www.diariosur.es)**

Se trata de edificaciones que se encuentran en muy mal estado, motivado en gran medida por el impacto que ejerce la actividad productiva sobre ellas. Hay que tener en cuenta que son áreas limítrofes a la autovía, por lo que además están expuestas al ruido y contaminación propios de una vía por la que discurren al día un gran número de vehículos. Estas áreas de baja densidad

no han sabido articularse con otros usos, buscando una distribución más heterogénea que incluya el ámbito residencial y distintas dotaciones de ciudad.

A todo ello, se le suman diversas áreas pseudonaturales<sup>1</sup> que aparecen en esta área, en posiciones de carácter residual, como resultado de una trama de polígonos industriales desestructurada. Un ejemplo lo encontramos en el cauce del Arroyo de las Cañas, una zona abandonada, ausente de atención y cuidado, a la que, no solo las edificaciones industriales le dan la espalda, sino que queda al margen del conjunto de la ciudad. Precisamente, la integración urbana de estas áreas de cierto valor ambiental y paisajístico, se configura como un recurso para articular la recuperación de estos espacios urbanos.

Por tanto, se plantea la redefinición urbanística de un área de enorme complejidad para dar respuesta a las diversas problemáticas expuestas. A pesar de ello, se presenta como una alternativa oportuna, de enorme interés dentro de las líneas marcadas por la ESTRATEGIA 2020 *para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador* (Comisión Europea, 2010).

## 2 Objetivos

El objeto principal de este trabajo es la búsqueda de un modelo de crecimiento de la ciudad de Málaga en los términos introducidos, a la vez que pone en tela de juicio el modelo de consumo insostenible del territorio que ha marcado el desarrollo urbano de nuestras ciudades en la última mitad del siglo XX.

A partir de este objetivo general y mediante la elección de esta área de estudio, se pretenden alcanzar el conjunto de objetivos específicos que se enumeran a continuación:

- Hallar las características que han definido el proceso de crecimiento de la ciudad de Málaga, así como los condicionantes que han dado como resultado su configuración urbana actual.
- Reconocer los aspectos que definen y articulan la identidad del área estudio a partir de la *“suma de todos los aspectos culturales, económicos, sociales y tecnológicos, que influyen en la calidad y en la planificación y construcción de la ciudad”* (Consejo Europeo. Presidencia Alemana de la Unión, 2007).
- Plantear un análisis crítico sobre los modelos actuales de regeneración urbana basados exclusivamente en la rentabilidad económica de las promociones inmobiliarias y que han dado como resultado el estancamiento de estas actuaciones.
- Estudiar estrategias de crecimiento sostenible que estén basadas en la optimización del tiempo, del espacio y de los recursos materiales y económicos a emplear, apoyándose en la

---

<sup>1</sup> En ningún caso puede ser concebida como área natural una zona que ya ha sido alterada por el ser humano.

participación ciudadana como herramienta para determinar las necesidades de los potenciales usuarios.

### 3 Metodología

Con el fin de conseguir una secuencia clara y lógica y alcanzar los objetivos previstos se han establecido tres fases específicas de desarrollo del trabajo:

- **Marco Aproximativo:** Síntesis de las dinámicas de crecimiento urbano de Málaga como aproximación general, y del área de estudio en particular.
- **Marco Analítico:** Análisis de las múltiples dimensiones que caracterizan a esta pieza urbana, sistematizando la información básica de cara a extraer un diagnóstico claro sobre el área.
- **Marco Conceptual:** Aproximación a las características que definen a la sociedad actual, en su relación con las múltiples escalas que forman la ciudad: desde el ámbito privado al comunitario.
- **Marco Propositivo:** Elaboración de un inventario de posibles estrategias de intervención para, en último término, desarrollar un modelo teórico de crecimiento, que puedan servir de base para la redacción del planeamiento específico para este área.

Esta última fase forma el grueso central de esta comunicación al aglutinar aquellos aspectos de mayor interés divulgativo. De tal forma, que a continuación se exponen brevemente los resultados de los tres primeros marcos como base para el correcto entendimiento de la aproximación propositiva.

### 4 Aproximación a los procesos de crecimiento urbano a lo largo de la historia de la ciudad

La ciudad presenta unos rasgos que arrancan en su proceso fundacional y las necesidades de su población primigenia. Independientemente de los distintos pueblos que han ido colonizando las ciudades, éstas poseen unas preexistencias generalizadas que derivan del modelo de ocupación del territorio y de sus características geomorfológicas que condicionan dicho modelo.

La ciudad de Málaga está dentro la unidad-marco ambiental que forma el pasillo o franja litoral que discurre al Sur de la Penibética, aunque cuente con unas características peculiares que definen la Hoya de Málaga, que diferencian este valle rodeado de montañas respecto a otros tramos costeros donde la cordillera llega prácticamente hasta el mar. Su enclave muy parecido a otros que se localizan en el arco del Mediterráneo – como el caso de Velez-Málaga o Motril- hace que la comunicación con el entorno sea dificultosa, especialmente hacia el interior. Precisamente por esta razón los caminos de conexión adquieren una importancia fundamental,

permaneciendo a lo largo de la historia, puesto que sus trazas son las únicas posibles.



**Figura 2. Crecimiento de Málaga en relación a los condicionantes topográficos. Fuente: Elaboración propia.**

Este hecho puede ser explicado a partir de los estudios de Gianfranco Caniggia en los que propone una interpretación de los asentamientos humanos a lo largo de la historia. Su modelo de *antropización del territorio* (Caniggia, 1984) reconoce un proceso de conquista progresiva del territorio desde las cotas altas de los sistemas montañosos, hasta los valles y llanuras siguiendo el discurrir de los cuencas fluviales. Este concepto recogido en *Málaga, ciudad abierta* (Machuca Santa-Cruz, 1997), se evidencia claramente en el caso de Málaga. Esta se ha ido consolidando desde su núcleo fundacional en la colina del monte Gibralfaro<sup>2</sup> de forma radial, siguiendo unos ejes que se han mantenido siglos tras siglos, configurándose como verdaderos ejes de expansión.

A partir de estas permanencias la ciudad de Málaga ha ido articulando su desarrollo. Por ejemplo, Machuca defiende la conexión de las actuales calles Cister, Santa María, y Compañía como eje estructurante en la Málaga Fenicia, que sería adaptado por los romanos como *decumanus maximus*, reconociéndose así uno de los caminos históricos de la ciudad hacia el interior, en este caso a través de la apertura natural del valle del Guadalhorce.

A partir de esta teoría, los lugares geográficos, derivados del elemental fenómeno de formalización territorial, no se entienden por sí solos, sino que derivarán de la estructura

---

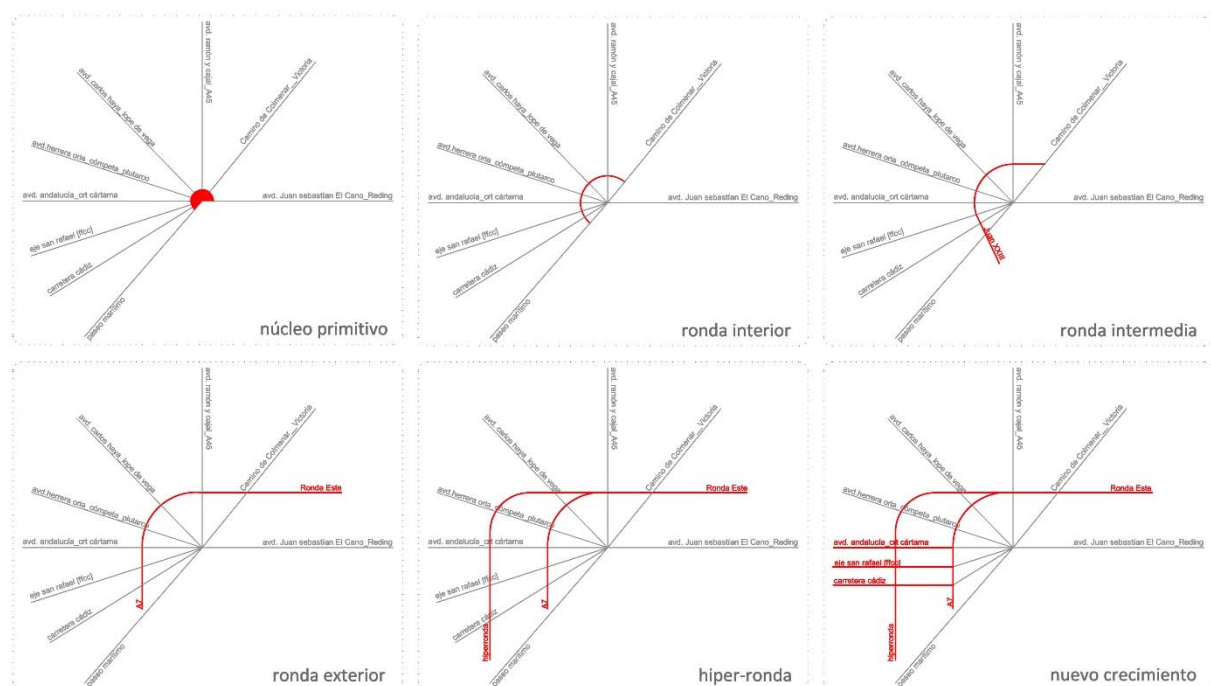
<sup>2</sup> Existen discrepancias sobre el origen de la ciudad. La hipótesis del origen de la ciudad como púnica-fenicia a las faldas del monte Gibralfaro está basada en una cita de Estrabón el siglo I a.C. De sus afirmaciones cobra relevancia, la importancia que le da al situar a la ciudad de *Mlk*, como puerto dentro de los viajes hasta *Gades*, así como la importancia del puerto a la hora de entender el crecimiento de la ciudad.

territorial, que los sucesivos pueblos que lo ocupen reconocerán dotándolas de un nuevo significado en función de nuevos parámetros culturales y económicos propios de su cultura.

Este sistema de organización física del territorio mantendrá su estructura básica hasta el siglo XIX. La aparición del ferrocarril, seguido de la proliferación de utilitarios, ya en el siglo XX, introducirá un nuevo y poderoso instrumento que reglamentará desde la administración central las relaciones entre los distintos asentamientos urbanos y rurales. Como consecuencia, las ciudades empiezan a estructurarse en torno a estas nuevas formas de transporte, surgiendo los primeros documentos de planeamiento urbano.

En 1860, Moreno Monroy propone para Málaga un viario perimetral al desarrollo propuesto intersectando todas las radiales y aquellas nuevas piezas introducidas en la periferia, entre ellas la estación de ferrocarril. Conocida como ronda interior, abriría una dinámica de crecimiento urbano mediante anillos o rondas concéntricas como límite de las distintas etapas de crecimiento de la ciudad. Como se recoge en *Topografías del Paraíso: la construcción de la ciudad de Málaga entre 1897 y 1959* (Reinoso Bellido, 2005), le seguirán la ronda intermedia, en la primera mitad del siglo XX y la ronda exterior o primera ronda de circunvalación en los últimos años del siglo.

Mientras que en todas estas se ha asumido el modelo de ciudad nuclear, el diseño de la segunda ronda de circunvalación o híper-ronda, junto a las condiciones geográficas, hace pensar en la conversión del modelo en una malla relativamente ortogonal, en la medida que la ciudad crece hacia el Valle.

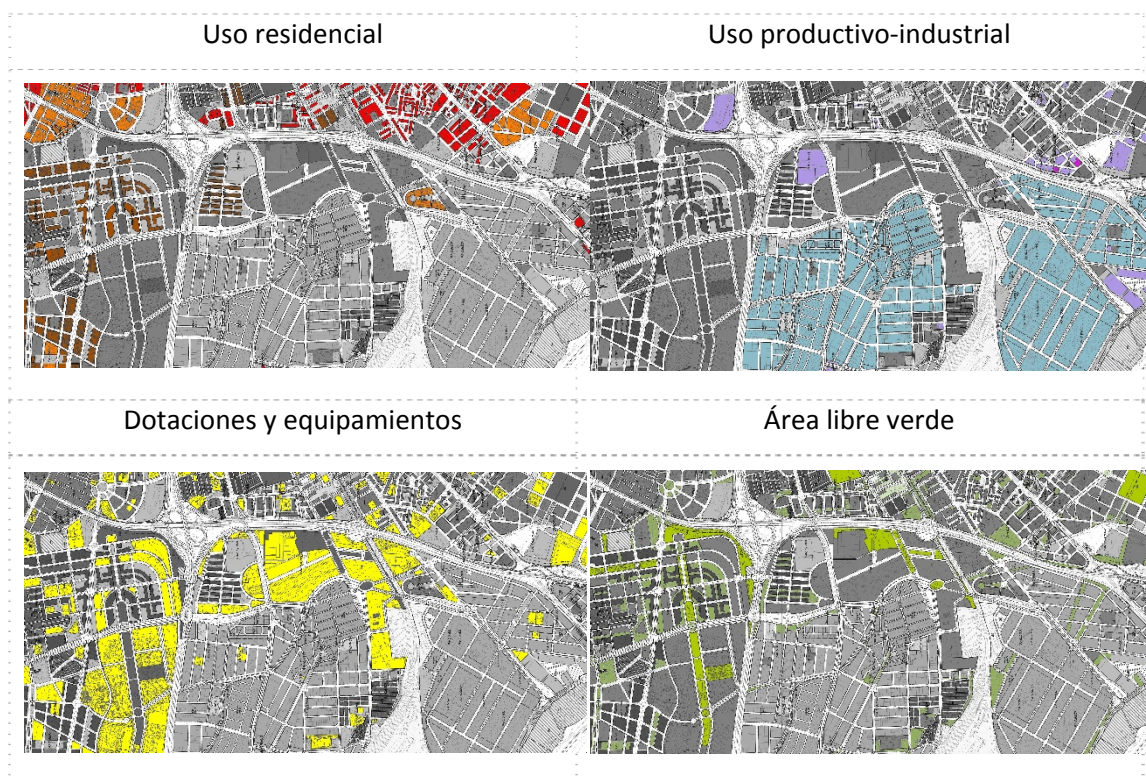


**Figura 3. Málaga y sus rondas de circunvalación. Fuente: elaboración propia**



## 5Análisis y diagnóstico del área de crecimiento

Los usos propuestos en el último Plan General de Ordenación Urbana, aprobado en 2011, consolida el área como zona productiva, acompañada por una serie de equipamientos de gran escala. El área residencial queda relegada a la zona norte de Teatinos, fomentando la política de zoning en la distribución de usos urbanos, frente a un modelo de cohesión y complejidad funcional, que propiciaría un mejor funcionamiento, evitando desplazamientos masivos en coche, y fomentando los desplazamientos a pie, en bici o incluso el uso del transporte público.



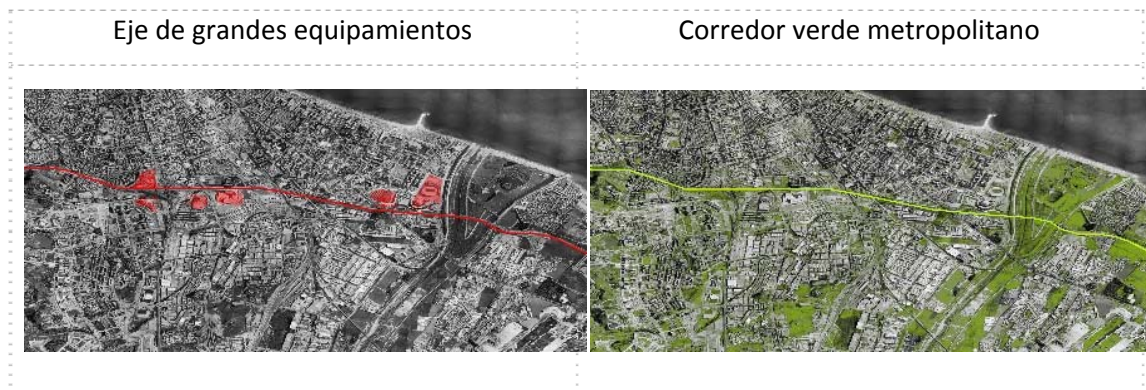
**Figura 4. Distribución de usos según PGOU 2011. Fuente: elaboración propia.**

A pesar de las deficiencias detectadas en las áreas productivas, se trata de parques empresariales visitados y en las que trabajan un gran número de ciudadanos al cabo del año. Una masa crítica importante que puede atraer la atención de los responsables, así como de inversores, ya que su revitalización podría incidir positivamente en el desarrollo económico, no solo de las empresas ubicadas en estas áreas, sino de la ciudad en su conjunto.

Como punto de arranque se ha procedido a analizar las potencialidades que se evidencia en la zona. Como se ha mencionado, esta área de expansión de la ciudad presenta una gran superficie verde, que debe considerarse su conservación y revitalización, de la mano de un desarrollo urbano que sume el factor productivo dentro de él.

Del mismo parece evidenciarse una política de localizar grandes equipamientos en las inmediaciones de estas vías urbanas, atrayendo usuarios de fuera de la ciudad. Esto otorga a las

dotaciones de un carácter de índole metropolitano, hecho que debe potenciarse en la propuesta, de cara a conseguir un desarrollo lo más sostenible posible del territorio.



**Figura 5. Potencialidades del área entorno a la primera ronda de circunvalación (MA-20).**

**Fuente: elaboración propia.**

Estamos ante un claro ejemplo de discordancia entre los propósitos buscados y el resultado obtenido. Si antes del proceso urbanizador el área se caracterizaba por ser un área natural del valle del Guadalhorce, tras el mismo se ha convertido en un verdadero caos urbano. Frente a un modelo de ciudad amable propuesto en los sucesivos planes generales, que debía asumir parte de este ambiente natural, ha pasado a ser el fiel reflejo de la necesidad del hombre por la máquina, de una forma desvirtuada, lo que hace surgir esta área destinada exclusivamente a la producción.

## **6 Sociabilidad previa requerida**

El espacio urbano tiene una multitud de dimensiones, y la que trabaja el urbanista o el gobernante no siempre es la misma que la que utilizan los ciudadanos en su vida cotidiana, olvidándose que se trata de una realidad compleja en la que los aspectos sociales juegan un papel determinante, más allá del dato físico.

Toda intervención en la ciudad debería partir del reconocimiento de la pluralidad que caracteriza a la **sociedad líquida actual** (Bauman, 2002). Por lo tanto, es necesario, al menos, contar con los potenciales vecinos como principio general, tanto en cuanto ellos mejor que nadie conocen la realidad con la que conviven todos los días. A partir de las aportaciones de los vecinos, se puede ir conociendo el devenir que ha propiciado una serie de necesidades, permite fijar prioridades, y por tanto estableciendo el ritmo de una futura actuación.

Con este, se pretende crear el germen de una **nueva actitud crítica vecinal** sobre el estado de su futuro barrio. Hay que tener en cuenta, que la evolución democrática ha derivado en una excesiva delegación del poder. Esta actitud hace que la ciudadanía pierda la condición de



colectivo limitándose a ser meros consumidores de las opciones urbanísticas que se le ofertan (Sloterdijk, 2010).

Esto está provocando la transformación de barrios populares en barrios impersonales, caracterizados por la ausencia de actividades que fomentan la inseguridad, lo marginal e individual, frente a la calidad de vida que presenta una sociedad cohesionada y colaborativa (Proyectar la Ciudad, 2002). Para la ciudadanía la implicación con la realidad debe suponer dejar de lado la individualidad y sus intereses personales para llegar a forma parte de un colectivo, representando los intereses comunes.

Por el contrario, para que dicho cambio sea real, tiene que efectuarse en todos los ámbitos de la sociedad. Así cobra importancia que los técnicos asuman su propia responsabilidad abandonando definitivamente el rol de demiurgo, es decir, aquel que toma decisiones obviando una realidad física y social distinta para la cual la solución adoptada no es válida, pasando a un rol de intérprete o gestor de la materia con la que tiene que trabajar.

Es la razón por la cual el proyectista no se puede limitar a ser un observador externo que juzga y decide en base a conocimientos racionales, sino que debe asumir el papel de “actor” en el proyecto, tomando, en primera persona, el riesgo que conlleva su implicación directa con la materia que va a transformar. Esta implicación determina que su respuesta sea “responsable” estando definida por el sentido ético de su acto. En definitiva, significa involucrarse activamente en procesos compartidos, procesos que miren y escuchen la ciudad.

Para la ciudadanía la implicación con la realidad debe suponer dejar de lado la individualidad y sus intereses personales para llegar a forma parte de un colectivo, representando los intereses comunes. Para ambos, en definitiva, significa involucrarse activamente en procesos compartidos, procesos que miren y escuchen la ciudad y que se impliquen en transformarla apostando por la convivencia, y en contra de todo tipo de marginación.

### **6.1 La cuestión de la vivienda en el siglo XXI**

Durante el siglo XX el desarrollo urbano de la ciudad de Málaga ha adecuado a unos modos de vida propios de épocas anteriores, que han estado basados en el prototipo familiar tradicional. Esto no difiere del contexto arquitectónico mundial. El Racionalismo arquitectónico que surge tras la Primera Guerra Mundial como respuesta a la necesidad social y a los cambios políticos que acaecían en Europa, promueve una estandarización de la vivienda con el objetivo de lograr un mayor bienestar social. Pero superando estos mínimos ¿responde un estándar a una múltiple casuística?

Aunque coexisten diversas tipologías residenciales, todas ellas vienen a responder a un mismo régimen de propiedad. En un paralelismo con el mundo tecnológico, las viviendas del siglo XX requieren de una reprogramación que las adapte a las nuevas necesidades de habitabilidad que

la sociedad del siglo XXI exige. Se debe responder con infraestructuras que sin grandes esfuerzos de adaptabilidad den soporte a la sociedad de hoy. Hablamos, de la definida por Peter Sloterdijk, como *Gelatina Vibrante Hiperactiva*, y que engloba a una sociedad formada por redes inestables de conexión horizontal de modos de vida dispares, los cuales se alejan del prototipo de modo único que se ha intentado imponer. (Sloterdijk, 2002)

Esta divergencia entre el contenido y el continente, lleva a una serie de desequilibrios en la forma de vida, derivados de un falso ideal de normalidad impuesto, y no poder realizar un desarrollo totalmente libre de su estancia. Además de en el espacio, la vivienda tradicional impone una falsa homogeneidad en el tiempo, lo que impedirá una adaptación plena a las distintas necesidades. El afán que tenemos de cambio, llevaría a unos incontrolados y excesivos gastos para la readaptación, debido a la gran rigidez de partida.

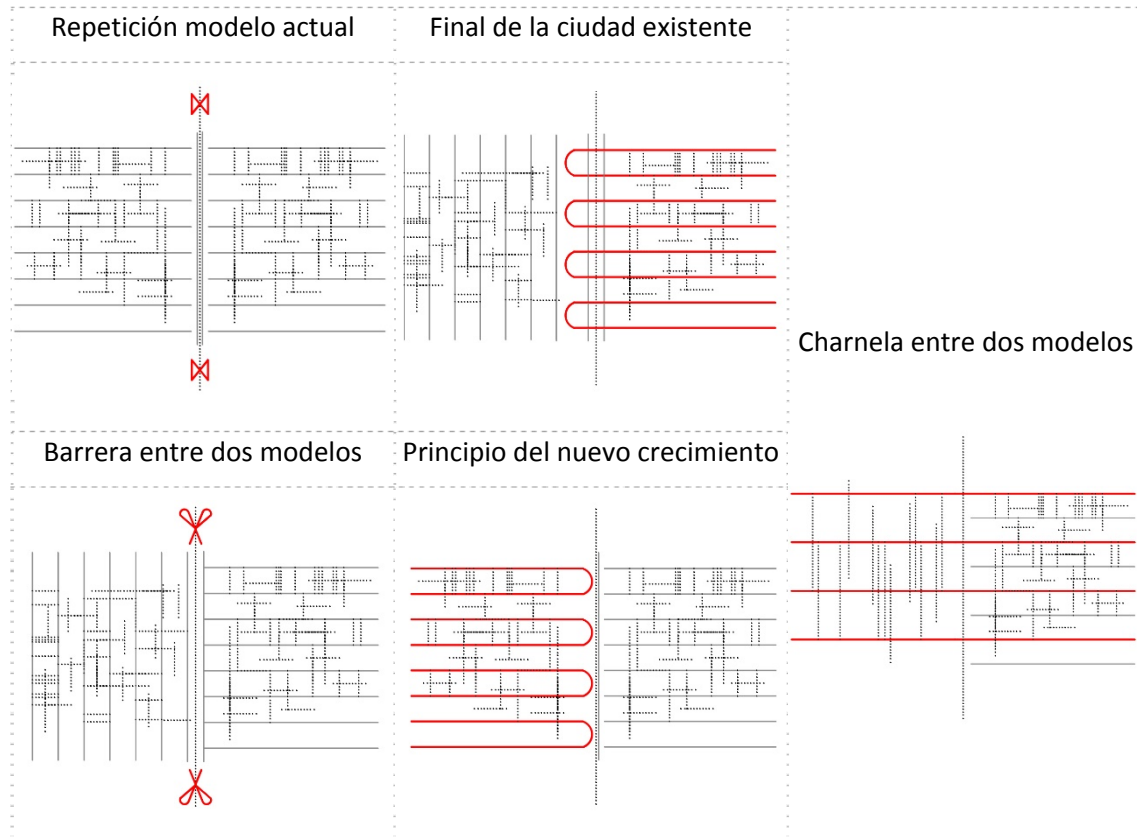
Actualmente, la vivienda se concibe como una unidad autónoma, con una frontera clara que limita su frontera con el exterior público, donde el interior privado está jerarquizado ocupando cada miembro de la unidad familiar su lugar. El individuo empieza a configurarse como ser autosuficiente frente al ser como ciudadano, perdiéndose así el componente social, desvirtuándose incluso la consolidación familiar.

Es significativo, como en barrios tradicionales de la ciudad como la Trinidad o el Perchel, aún se conservan algunas de las populares corralas que fueron construidas en afán de su colectividad y en las que se ubicaban una serie de espacios intermedios articulados según cierto gradiente de colectividad – desde las áreas totalmente comunes hasta los espacios de carácter pseudoprivado de galerías y distribuidores. Sin embargo, el modelo residencial ha virado en las últimas décadas hacia lo impersonal, motivado en gran medida por la ausencia de espacios que los representara como colectivo. En este sentido, se cree esencial recuperar la conciencia de unidad vecinal perdida, y para ello es necesario dotar de espacios de relación y convivencia tanto en la ciudad como dentro de los edificios. Solo si se tienen en cuenta los *procesos socioespaciales* se articulará lo común, lo visible y lo abierto que son la base de cualquier colectivo. (Rabotnikof, 2005)

## 7 Carácter de la zona. ¿Qué debe ser esta área?

Dentro del área entre las dos rondas, la propuesta se centra en el límite a la primera ronda de circunvalación (MA-20). Y lo primero se debe preguntar es qué debe ser esta área, si debe convertirse en una réplica de la ciudad actual, en algo totalmente desconectado del casco urbano, o quizás debe ser el final de la ciudad existente, o el principio de un nuevo tipo de ciudad. ¿Y por qué no es todo junto?

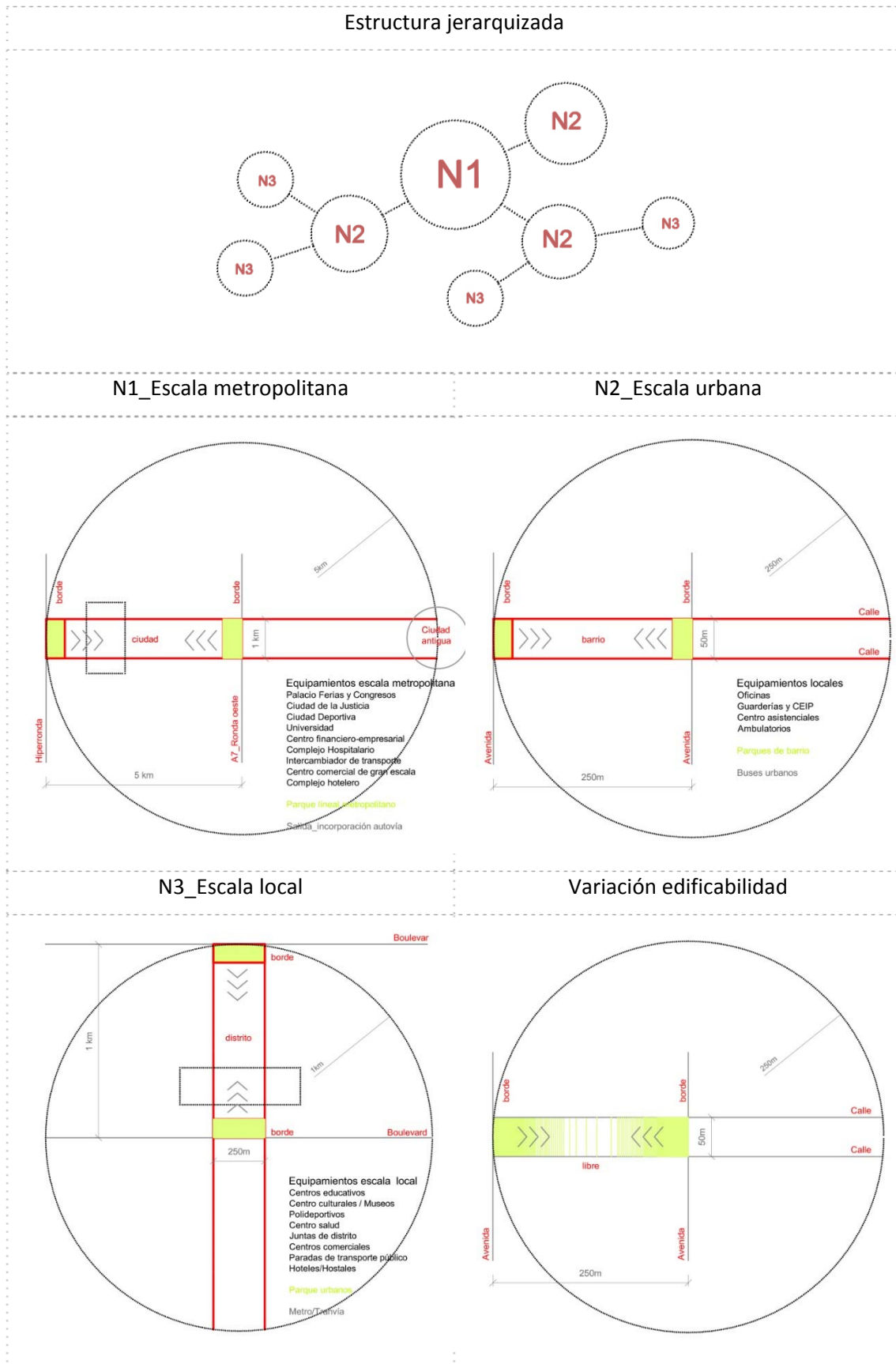
Se entiende que su carácter debe ser la charnela entre lo existente y lo nuevo, pero sin repetir un patrón fallido, configurándose como el nexo entre dos ciudades que deben llegar a entenderse.



**Figura 6. Posibilidades de crecimiento. Fuente: elaboración propia.**

Se entendía que la propuesta no podía quedarse en una mera intervención para el área elegida, sino que debía configurarse como un proceso de colonización teórico, desde una ronda hacia la otra. Para ello se parte de un sistema jerarquizado que responda a todas las escalas de ciudad: local, urbano, metropolitano.

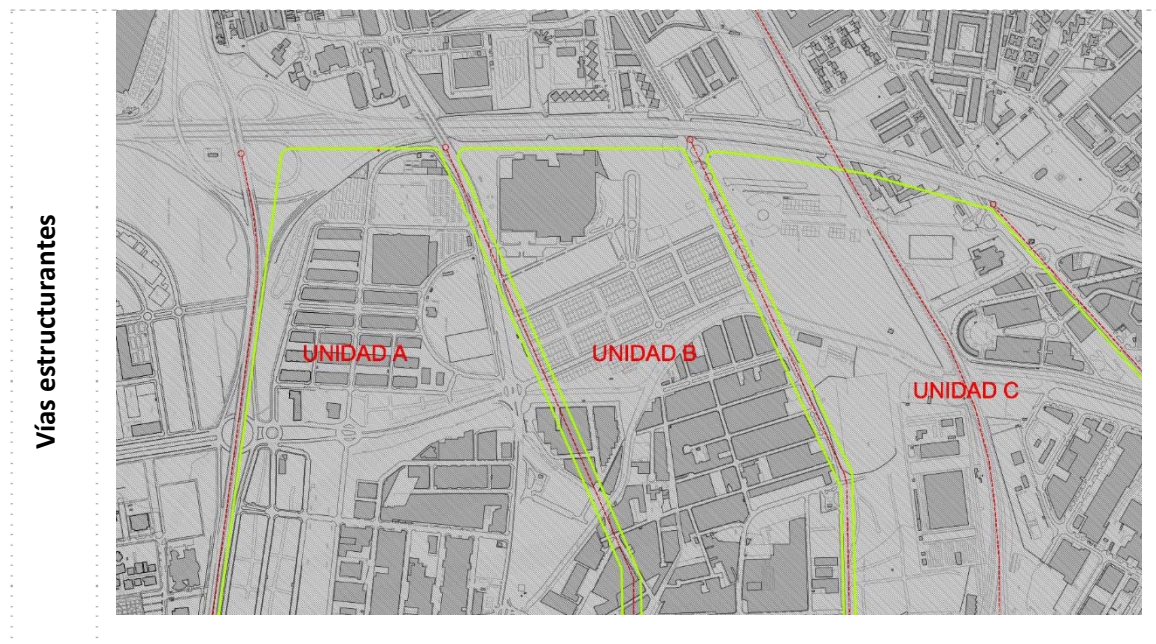
Este esquema, como una simple declaración de intenciones propone una conquista progresiva de este territorio desde los bordes hacia el interior. Un interior que en cada una de las escalas se presenta como un área libre y aún por explotar. Esto será aprovechado para plantear un sistema de edificabilidad que variará a medida que se adentra en ese interior pseudonatural.



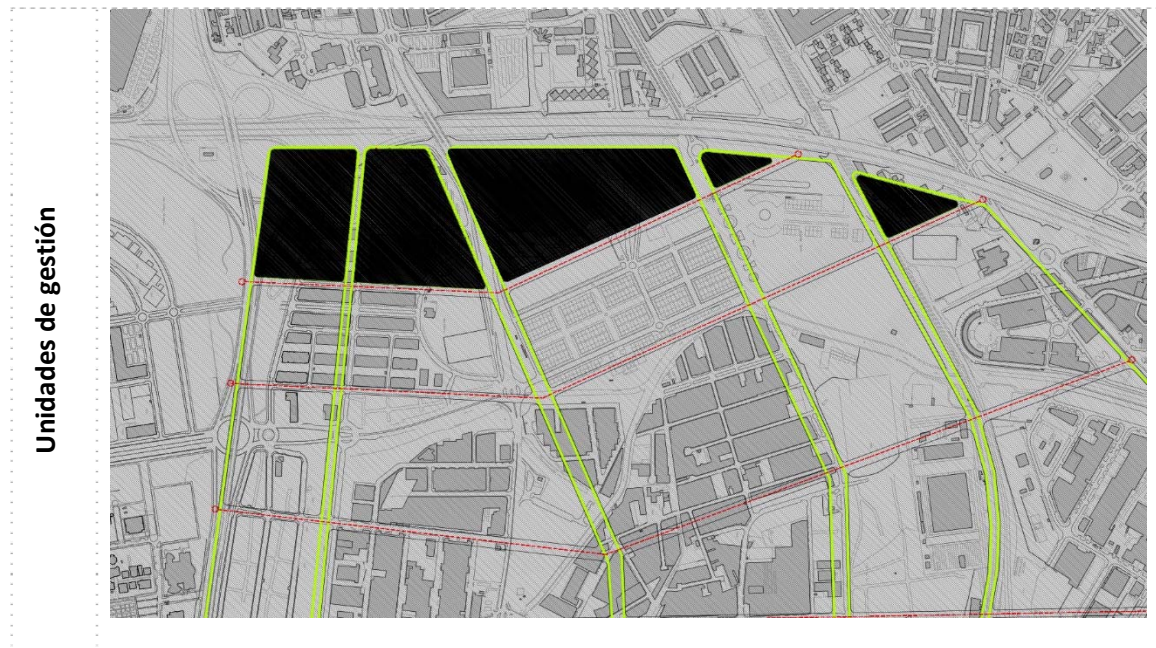
**Figura 7. Esquema de partida según jerarquización urbana. Fuente: elaboración propia.**

Como charnela que queremos que sea dicha área y en el proceso de adaptabilidad del esquema primitivo, lo primero era detectar aquellas vías que debían configurarse como ejes estructurantes del crecimiento, los cuales servirán además para conectar las "dos ciudades". A partir de ellos se detectan tres grandes unidades, entendidas como franjas de ciudad que a su vez se irán fragmentando a medida que se van adentrando en la vega, según las condiciones del lugar, y favoreciendo una intervención en distintas fases, propia de lo urbano.

Se parte de un germen de equipamientos para asegurar que habrá un doble crecimiento: desde la autovía y la autopista hacia el interior del área, y desde las vías urbanas hacia el interior de las unidades, el cual, anticipamos que será concebido como un gran parque lineal, conectando los dos extremos e-o y por otra parte propiciando un recorrido progresivo n-s desde vías de densidad funcional hacia el interior del parque.





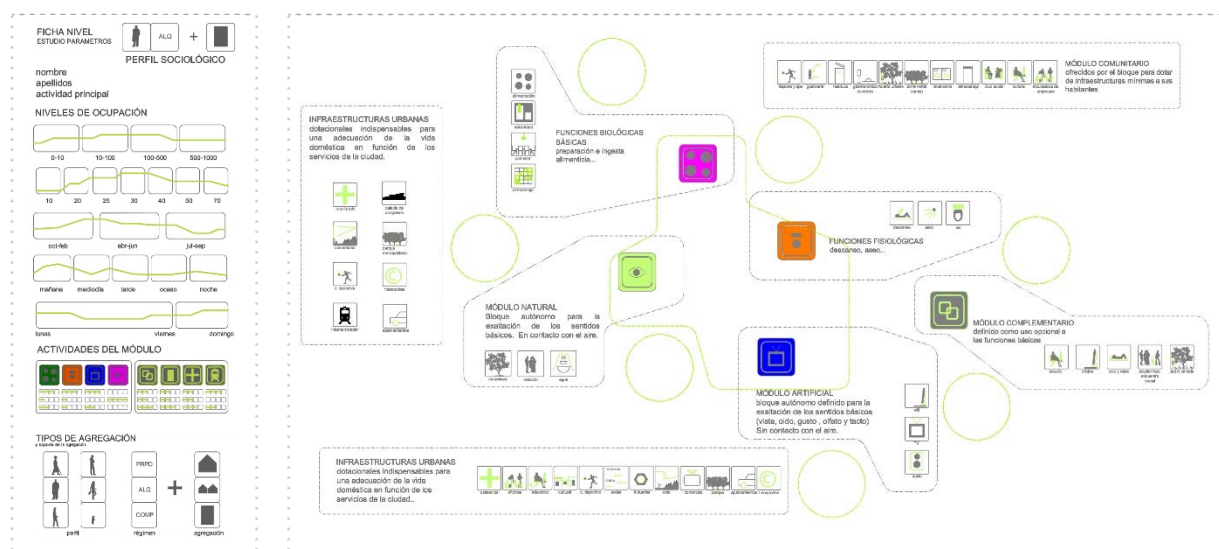


**Figura 8. Estrategias de crecimiento. Fuente: elaboración propia.**

## 8 Barrio único y singular. Las reglas del juego de un proceso participado.

### 8.1Escala doméstica: las viviendas.

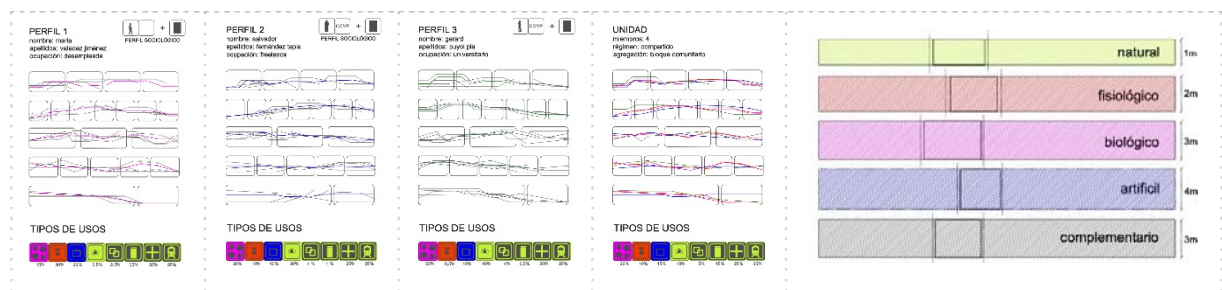
El modelo propuesto parte de definir a una vivienda por las actividades que se van a desarrollar en su interior, y no por el contenedor de las mismas. Se plantea un análisis de todas las actividades desarrolladas por un ciudadano, en todos sus niveles, entiendo que la vivienda engloba a la totalidad de la ciudad, y viceversa. Esto parte del entendimiento de que se debe trabajar en las múltiples escalas que definen la ciudad, incluido el ámbito residencial, partiendo de este para llegar a entender la globalidad.



**Figura 9. Distribución de usos domésticos por módulos. Fuente: Elaboración propia.**

Se propone por tanto, configurar el espacio vital del núcleo familiar en base a las necesidades de este. ¿Por qué un cuarto tiene siempre las mismas dimensiones? A través de una ficha de ocupación se determina el perfil de las necesidades expuestas en función de la gestión que cada familia vaya a hacer de sus espacios. Para ello se define una aproximación jerárquica, desde las funciones básicas hasta las funciones urbanas que doten al colectivo de las infraestructuras necesarias.

Se considera que cada núcleo familiar puede obtener espacios en diversos lugares en régimen de propiedad o arrendamiento. Espacios de los que posteriormente puede desprenderse o en su caso adherir nuevos bloques. La estrategia es flexibilizar al máximo el crecimiento del conjunto, proponiendo un sistema de viviendas al corte.



**Figura 10. Determinación de necesidades programáticas a partir de las fichas de ocupación de una unidad familiar formada por tres miembros. Fuente: elaboración propia**

## 8.2 Escala pública: los equipamientos

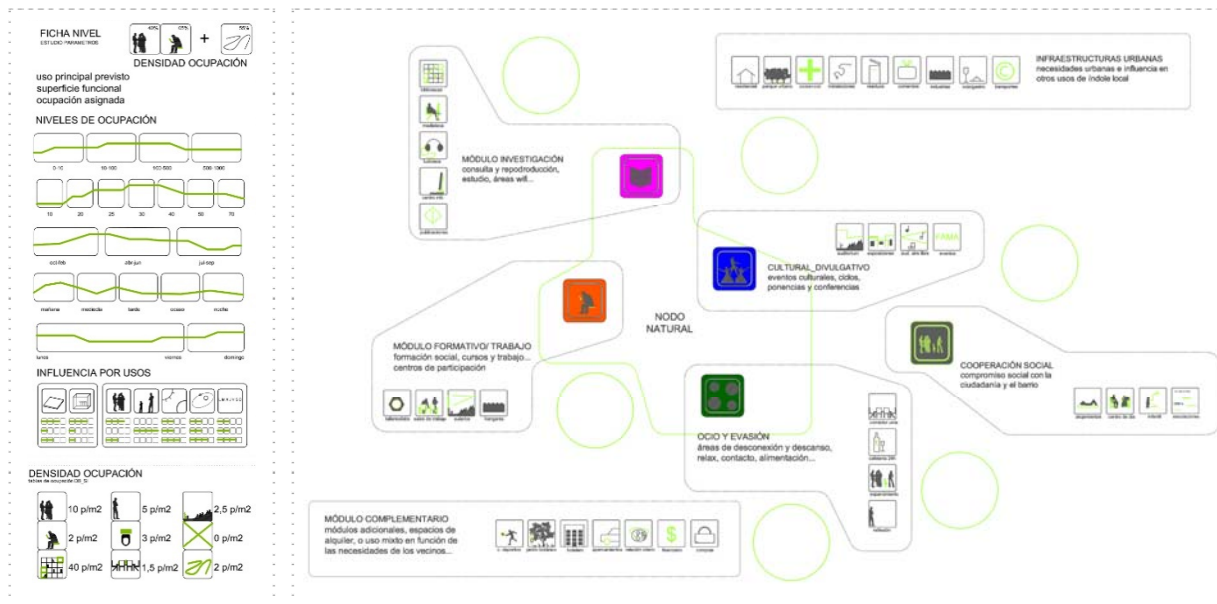
¿Por qué las instalaciones de un colegio no pueden abrirse a su barrio en horario no lectivo para un uso más eficiente de las mismas? Esta pregunta plantea una crítica a un modo de hacer ciudad caduca, incapaz de afrontar su propia mutabilidad en tiempo real.

Al igual que para la distribución general de usos del área, para los equipamientos se definirán una serie de actividades en relación a una serie de densidades establecidas tras el estudio de las funciones de este conjunto:

- establecimiento de unos módulos asociativos básicos, agrupando las distintas funciones propuestas.
- estudio de las fichas de agentes-tiempo para establecer la activación como punto de partida del análisis.
- análisis de los diferentes niveles de ocupación por módulo, estableciendo así una jerarquía social y de relación entre los usuarios.

Estas “densidades” conformarán una capa de distribución de los flujos y una “acupuntura de espacios de relación”. Estos lugares son puntos de partida, bases de orientación y conquista del ambiente. Como en la acupuntura se implantan estas agujas en una zona determinada, cuya

acción se propagará por todo el conjunto, delimitándolo los dominios de las superficies de ocupación para la puesta en servicio una vez conquistadas por los procesos de colonización por parte de los usuarios.



**Figura 11. Estructura de los hiper-equipamientos a partir de módulos asociativos básicos.**

**Fuente: Elaboración propia.**

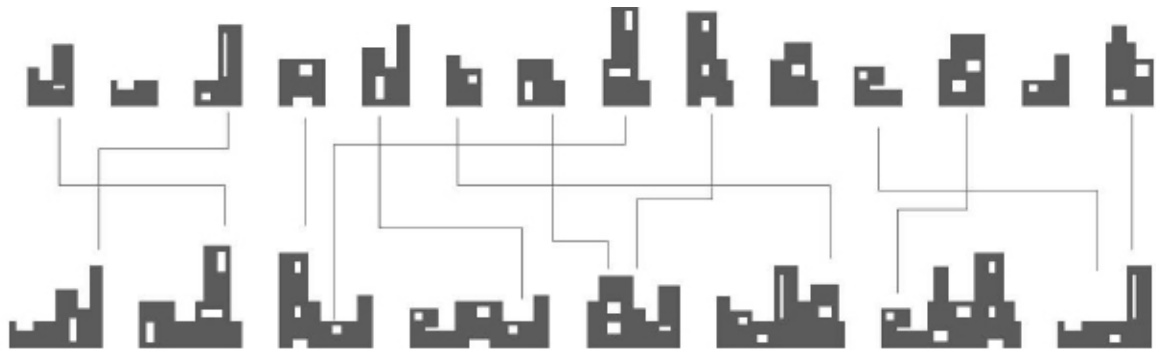
En este sentido, a lo que se viene a referir, es a entender los edificios públicos como un suma de muchos de ellos, muchas funciones tradicionales, cuyo uso es compatible, incluso complementario, y que sólo requieren de concebir una gestión mixta de los mismos. Así se podría estudiar las interferencias en la ocupación de los distintos usos, generando:

- Una distribución de usos compartidos y otros específicos en función de las necesidades conjuntas
- Un mapa de tiempos de usos para cada actividad, y para el cómputo de todas.

En definitiva el proyecto intenta motivar por una parte un uso sostenible de la ciudad en todas sus escalas, y por otra, maximizar las relaciones entre la ciudadanía, lo que motive la cohesión, y por tanto unas necesidades comunes que posibiliten los procesos participativos

¿Por qué no hablar de hiper-equipamientos?





**Figura 12. Propuesta Urban Switch de equipamientos mixtos para la ciudad de Linz.**

**Concurso European 9. Fuente: Ecosistema urbano.**

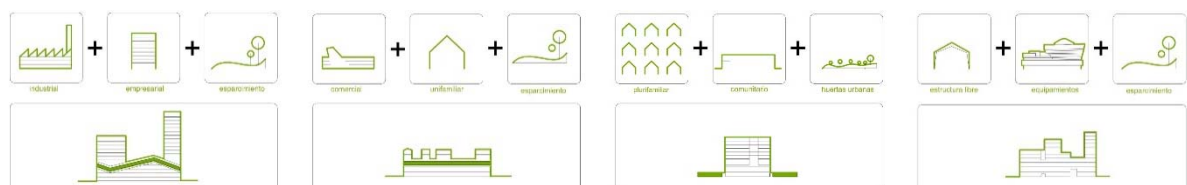
### 8.3Escala mixta: los edificios híbridos

Se plantea una crítica a un modelo de hacer ciudad basado en la especialización fordiana del espacio urbano. Al cambio en el paradigma social anteriormente descrito se le debe sumar un proceso de densificación urbana en los principales focos económicos a nivel internacional.

Como respuesta han empezado a surgir nuevos tipos edificatorias que son capaces de aglutinar usos dispares en un mismo edificio con altas niveles de compacidad. Estas nuevas tipologías, conocidas como edificios híbridos persiguen un doble propósito. Por un parte consiguen aumentar el grado de complejidad funcional - uno de los principales indicadores de sostenibilidad urbana- de una determinada zona, frente a modelos de dispersión y consumo incontrolado del territorio.

Por otra, se piensan como elementos que relacionan la esfera pública y privada, rompiendo con la alternancia de tiempos propia de esta dualidad. *La permeabilidad del híbrido respecto a la ciudad lo hace accesible y la utilización privada de sus equipamientos amplía su horario de uso a las veinticuatro horas, esto quiere decir que se produce una actividad constante sin verse sometida por los ritmos privados, ni por los públicos* (Aurora Fernández Per, 2014).

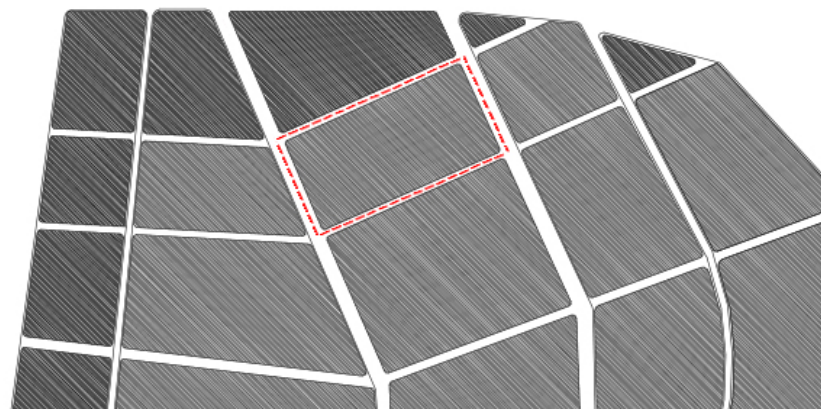
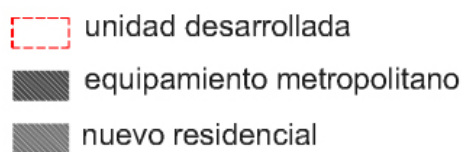
La propuesta recoge esta consideración, apostando por la versatilidad de esta nueva arquitectura y propone la búsqueda de sistemas que sean capaces de desarrollar modelos de gestión mixta frente al estereotipo actual de especificación funcional.



**Figura 13. Estudio de tipologías mixtas. Fuente: elaboración propia**

## 9 Estrategia urbana

Una vez establecidas las reglas del juego, la pregunta es cómo llevarlas al área de estudio. Para ello se parte del esquema adoptado, por el cual se habían detectado aquellas vías que debían configurarse como ejes estructurantes del crecimiento, las cuales servirán además para conectar las "dos ciudades", las cuales deben llegar a entenderse y compenetrarse. Partiendo de estas vías se habían detectado tres grandes unidades, entendidas como franjas de ciudad que a su vez se irán fragmentando a medida que se van adentrando en la vega, según las condiciones del lugar, y favoreciendo una intervención en distintas fases.

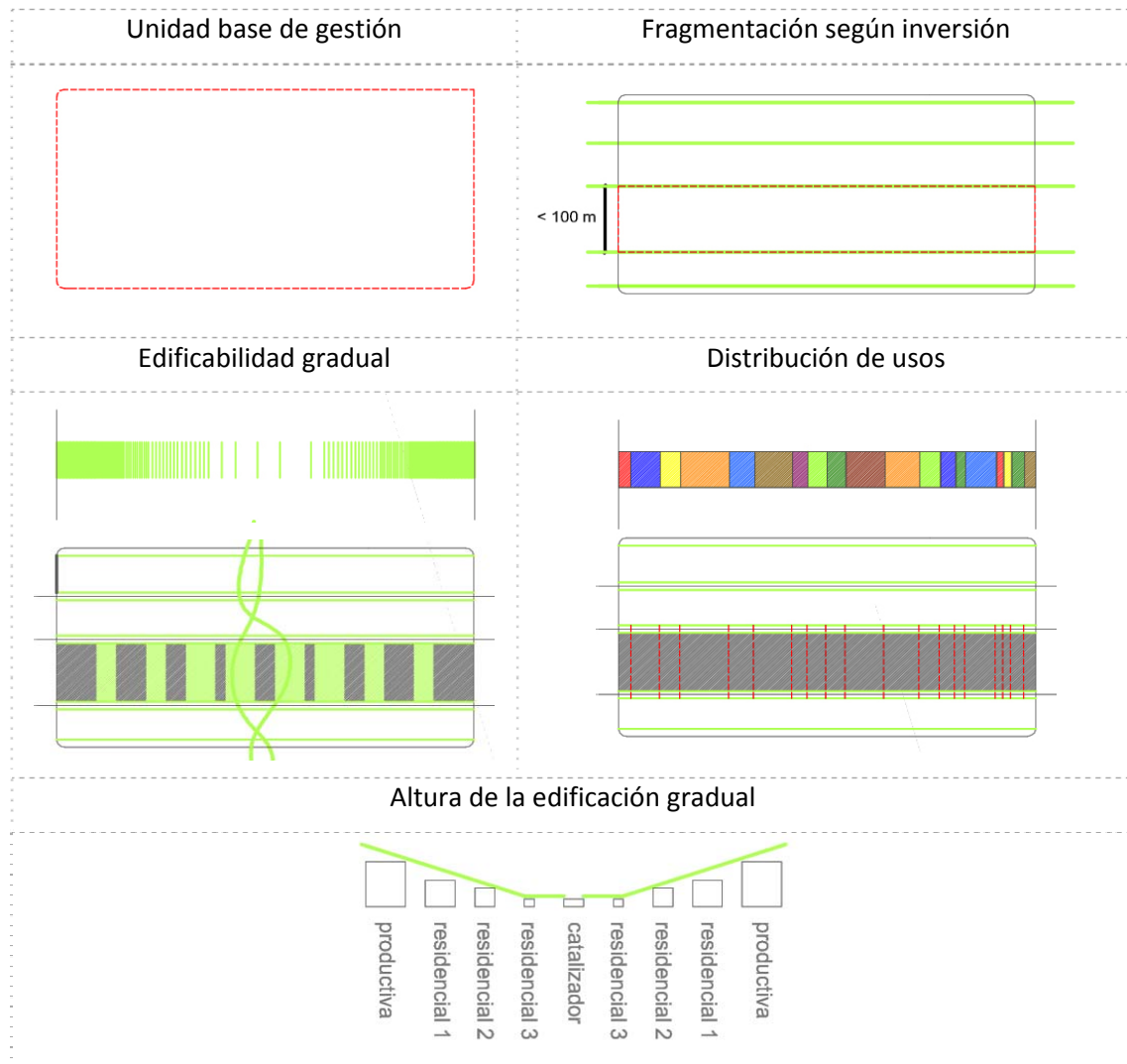


**Figura 14. Identificación unidad base de estudio. Fuente: elaboración propia.**

A partir de aquí, se trabajará con cada una de estas unidades, la cual será fragmentada según las posibilidades de la inversión. De esta manera, el promotor no tiene por qué edificar toda la manzana de una misma vez, respondiendo a las capacidades reales de su gestión, y a los tiempos en los que vivimos. Inmersos en la crisis financiera, se ha provocado que muchas promociones de grandes dimensiones hayan sido paralizadas por falta de capital. No se fija, por tanto, una longitud de fachada, sino que sólo se limita a 100m máximo, adaptándose a las posibilidades ya comentadas.

Al igual que en la actualidad se captan compradores antes de empezar cualquier promoción, se puede hacer lo mismo con este nuevo concepto de residencial. Para así acoger los distintos patrones de actividades detectadas en el proceso de participación previo a la construcción del mismo.

En este sentido de progresión, no se especifica una edificabilidad determinada para el área, sino un rango de oscilatorio desde el borde del boulevard hacia el interior de la manzana, limitada por un número máximo de plantas descendente igualmente a medida que se adentra hacia el parque.

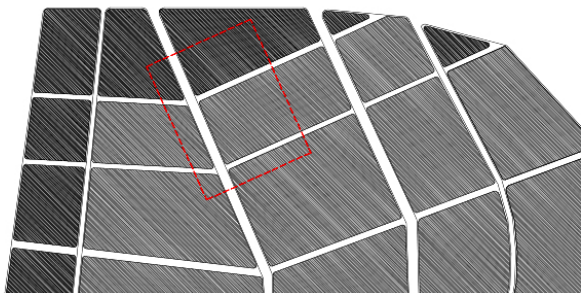


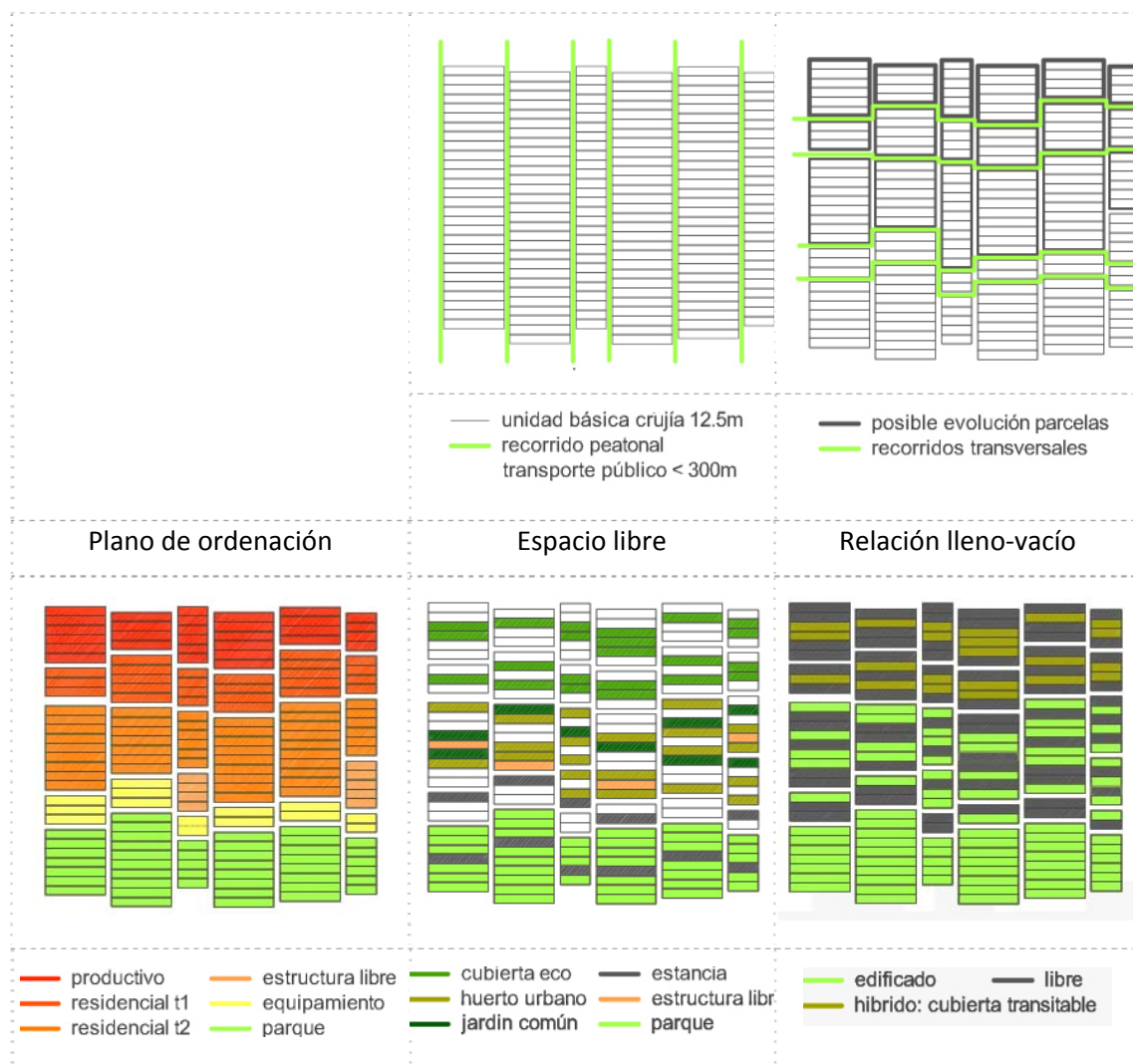
**Figura 15. Estrategias para el desarrollo de la unidad de estudio. Fuente: elaboración propia.**

### 10 Ejemplo de implantación

Los datos que a continuación se desglosan hacen referencia a la solución dibujada para un área de muestra, como resultado de un hipotético proceso participativo. En ningún caso deben tomarse en cuenta como patrones urbanísticos de todo el crecimiento propuesto.

**Tabla 1. Parámetros urbanísticos de referencia. Fuente: elaboración propia**

Edificabilidad por usos		Relación espacio libre / edificado	
Viviendas (44%)	160.960 m2	Espacio edificado (63,5%)	113.875 m
Industrial (21%)	78.470 m2		
Comercial (14%)	50.300 m2	Espacio libre (36,5%)	76.845 m2
Equipamientos (5%)	20.120 m2	Caminos/senderos (5%)	10.455 m2
Terciario (26%)	56.030 m2	Parque/Jardines/Huertos (31,5%)	66.390 m2
Edificabilidad total	365.880 m2	Superficie total	210.720 m2
Índice edificabilidad	1.73		
Zoom de estudio			
<div> <div></div> zoom de estudio <div></div> equipamiento metropolitano <div></div> nuevo residencial </div> 			
Estructura primaria		Fragmentos por usos	



**Figura 16. Ficha tipo para zoom de estudio. Fuente: elaboración propia.**





Figura 17. Plano de ordenación del área de muestra. Fuente: elaboración propia.

### 11 Conclusiones. La participación ciudadana y la perspectiva social como herramientas para un planeamiento con capacidad de cambio

El acercamiento al planeamiento urbanístico desde el entendimiento de las múltiples dimensiones que lo determinan, vislumbra que difícilmente se podrá confiar en la capacidad de lo acabado, de lo definido y totalmente delimitado, para intervenir en ellos. El intentar simplificar esta situación en datos más o menos objetivos, no hace sino alejarse, de la dimensión propia de los ciudadanos en su vida cotidiana, olvidándose que se trata de una realidad compleja en la que los aspectos sociales juegan un papel determinante, más allá del dato físico.

Hay que reconocer que esto dificulta y dilata los tiempos de actuación, pero se tiene la firme convicción de su necesidad para no cometer los errores del planeamiento del siglo pasado. Intentar reconocer esta pluralidad implica un continuo **proceso de ida y vuelta**, por el cual, a medida que se conocen nuevos condicionantes, se van añadiendo nuevos *inputs* al desarrollo de la propuesta.

Si asumimos esto, el caso expuesto no puede tomarse como un prototipo a repetir en forma ni contenido específico. Se pretender conseguir un resultado flexible, un sistema abierto con

**capacidad de cambio.** Se concluye, por tanto, que las actuaciones descritas, no son más que el compendio de una serie de buenas prácticas, las cuales se sustentan sobre las dos siguientes máximas:

- Cualquier intervención sobre la ciudad deberá reconocer la diversidad que define a la sociedad líquida actual. Por tanto, será necesario asumir a los potenciales vecinos como objeto de proyecto, atendiendo a que nadie conoce sus necesidades mejor que ellos mismos.
- La complejidad debe abordarse desde una estrategia global que hibride las consideraciones particulares de las distintas dimensiones que afectan a estas intervenciones. Se debe construir un escenario de totalidad en el que diversas patologías sean abordadas de forma conjunta y no de forma aislada en afán de una intervención lo más eficiente posible.

## Referencias

**Aurora Fernández Per, Javier Mozas, Javier Arpa.** *This is Hybrid*. Vitoria-Gasteiz : a+t architecture publishers, 2014.

**Bauman, Zygmunt.** *Modernidad Líquida*. Mexico : Fondo de Cultura Económica de España, 2002.

**Caniggia, Gianfranco.** *Struttura dello spazio antropico: studi e note*. Florencia : Alinea, 1984.

**Comisión Europea.** *Europa 2020. Una estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador*. Bruselas : 2010.

**Consejo Europeo.** *Carta de Leipzig sobre Ciudades Europeas Sostenibles*. Leipzig : Presidencia Alemana de la Unión, 2007.

**Machuca Santa-Cruz, Luis.** *Málaga ciudad abierta. Origen, cambio y permanencia de una estructura urbana*. Málaga : Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga, 1997.

**Panerai, Philippe y Mangin, David.** *Proyectar la Ciudad*. Madrid : Celeste, 2002.

**Rabotnikof, Nora.** *En busca de un lugar común. El espacio público en la teoría política contemporánea*. Mexico : Universidad Nacional Autónoma de México, 2005.

**Reinoso Bellido, Rafael.** *Topografías del Paraíso. La construcción de la ciudad de Málaga entre 1897 y 1959*. Málaga: Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Málaga, 2005.

**Sloterdijk, Peter.** *En el mismo barco*. Madrid : Siruela, 2002.

**Sloterdijk, Peter.** *En el mundo interior del capital*. Madrid : Siruela, 2010.

**Correspondencia** (Para más información contacte con):

Nombre y Apellido: Daniel Navas Carrillo

Teléfono: +34 627345041

Fax:

E-mail: [navascarrillodaniel@gmail.es](mailto:navascarrillodaniel@gmail.es)